

Felicia Masocco

ROMA Operai, meno 26%; impiegati, meno 21%. Tanto taglierà la scure Fiat entro giugno del prossimo anno. È la rappresentazione in percentuale delle cifre tonde già note e sintetizzate in un documento in possesso delle agenzie di stampa, ma non dei sindacati ai quali non è stato consegnato neanche l'altro ieri quando a palazzo Chigi l'azienda ha illustrato il piano di ristrutturazione. E in attesa che il governo arrivi alle «valutazioni» e richiami a sé le parti, un nuovo incontro è previsto per la prossima settimana al ministero del Lavoro, una riunione «tecnica» annunciata dal ministro Roberto Maroni per parlare di cassa integrazione (Cig) e non del piano industriale. «Atto dovuto», afferma il titolare del Welfare dato che il primo novembre sono partite le procedure per la Cig che per legge vanno concluse in venticinque giorni.

Quelle procedure per Cgil, Cisl e Uil vanno subito fermate, ma su questo il ministro non si pronuncia, a suo avviso «c'è tempo per lavorare, ed è quello che stiamo facendo».

Tornando al piano, gli operai, indicano le cifre della Fiat, passerebbero dai 28.800 del 30 giugno 2002 ai 21.100 del 30 giugno 2003. Gli impiegati da 9.800 passerebbero a 7.740. Negli stabilimenti italiani tra il primo dicembre e il 30 giugno prossimi andranno in mobilità 500 lavoratori e in cassa integrazione a zero ore 7600 lavoratori per la metà dei quali non è previsto il rientro in azienda (licenziamenti certi) e per l'altra metà dipende dalla crescita dei volumi (licenziamenti molto probabili).

Nessuna garanzia per nessuno è stato sostanzialmente detto dall'azienda a Palazzo Chigi «sorprendendo» lo stesso Maroni. Quindi vale quel che vale quanto sarebbe scritto nel piano (datato 16 ottobre) diffuso ieri dalle agenzie di stampa ovvero che circa 5mila persone (una cifra, peraltro che non si sa bene da dove viene) verrebbero riassorbite in

Il ministro del Welfare convoca un altro incontro ma solo per discutere degli ammortizzatori sociali

”

“ Il Consiglio dei ministri parla della crisi, Maroni è «sorpreso» della mancanza di garanzie sul rientro. Allo studio ipotesi di contratti d'area



La situazione finanziaria è ancora grave: Moody's si appresta a declassare il Lingotto. Lunedì vertice Cgil, Cisl e Uil per decidere iniziative

”

La cura Fiat: fuori un quarto degli operai

L'azienda precisa la sua strategia di «rilancio»: entro giugno 2003 taglio del 21% degli impiegati



Operai della Fiat manifestano per le strade di Torino contro la chiusura degli stabilimenti
Massimo Pinca/Ap

fermano per lunedì il vertice unitario con i tre leader confederali e con quelli delle categorie. All'ordine del giorno il punto della situazione e come continuare con la mobilitazione. Il segretario della Cgil Guglielmo Epifani è tornato a chiedere di fare in fretta: «Abbiamo chiesto al governo d'intervenire, d'esprimere

valutazioni precise - ha affermato Epifani - naturalmente il governo ha diritto a riflettere, ma il tempo passa. Prima il governo decide di intervenire ed assumere un ruolo nella crisi Fiat, meglio è». Epifani ha poi aggiunto che l'azienda torinese

deve ritirare il suo piano «perché prevede licenziamenti e non dà prospettive al settore automobilistico in Italia». «Speriamo - ha concluso - che l'incontro con Cisl ed Uil di lunedì possa avere un esito positivo. Se le cose dette verranno confermate spero che si possa lavorare insieme agli altri sindacati per quanto riguarda la gestione di questa difficilissima crisi».

Dalla Cisl è il segretario confederale Pierpaolo Baretta a disegnare uno scenario di forte conflittualità: se le procedure di cassaintegrazione non verranno congelate, spiega, i sindacati «continueranno a portare avanti iniziative di lotta destinate ad allargarsi e a coinvolgere non solo i lavoratori della Fiat e della categoria ma anche l'intero movimento sindacale». E per la prima volta dopo mesi, si sentono da via Po parole severe contro il governo: «Apra un precedente molto grave il fatto che il governo passi da una posizione iper-presenzialista quale è quella annunciata dal premier (che prevedeva l'ingresso dello Stato nella proprietà), ad una posizione alla Ponzo Pilato, quella cioè di chi se ne lava le mani». Per Luigi Angeletti, segretario della Uil «prima o poi si arriverà a un bivio, o si cambia l'azionista o l'azienda muore. Non escludo nulla: Stato, privati anche stranieri. L'auto è un settore importante. Se l'interesse degli azionisti è altrove, allora bisogna porsi il problema di separare il destino degli azionisti da quello della più grande azienda italiana».

Con fredda precisione vengono elencati i numeri dei dipendenti che non servono più e quindi vanno allontanati

”

Fiat. Dal piano anche una previsione complessiva di risparmio di 1 miliardo di euro nel 2002, per il 2003 la produzione in Italia di 20 mila auto in più e un fitto calendario di uscite di nuovi modelli, quasi tutte nel 2006 e marcate Alfa.

Il governo che finora ha brillato per inerzia, ha finalmente affrontato la questione ieri in consiglio dei ministri dove è stato messo a fuoco che si tratta di un piano di riduzione delle perdite, di ridimensionamento dell'azienda e che andrebbe cambiato. Per l'esecutivo sarebbero tre le linee da seguire: a fronte della concessione della mobilità lunga si potrebbe chiedere che nessun stabilimento chiuda, il dimezzamento della loro attività sarebbe per il governo un punto di caduta accettabile. In più, la Fiat, intesa come gruppo e non solo Auto, si dovrebbe impegnare a lavorare, sulla base dei contratti d'area e dei patti territoriali, a

Fassino

Piano da cambiare non dà speranze

MILANO «Bisogna avere un piano che garantisca che effettivamente l'azienda riesca a superare questa crisi grave che l'ha colpita». Il segretario dei Ds, Piero Fassino, ribadisce che per salvare l'azienda torinese è necessario mettere in campo un piano organizzato d'intervento.

«Le proposte sin qui fatte da governo ed azienda - ha proseguito parlando ai microfoni del Tg3 - non danno questa certezza. Noi chiediamo quindi un impegno più stringente perché

si possa guardare al futuro della Fiat con serenità».

Venti tute blu di Mirafiori sono state protagoniste ieri sera dello spettacolo di Dario Fo e Franca Rame «Da Tangentopoli all'irresistibile ascesa di Ubu Bas» che è andato in scena al Palastampa di Torino. I cassaintegrati sono saliti sul palco ad inizio spettacolo, poi, ad un certo punto Dario Fo si è interrotto per fare raccontare loro l'esperienza di lavoratori in cassa integrazione a zero ore.

«Siamo contenti che un premio Nobel come Dario Fo abbia deciso di coinvolgere i lavoratori di Mirafiori - ha detto Claudio Stacchini, neo responsabile dell'ufficio sindacale della Fiom torinese - questo testimonia l'inizio di un'attenzione che ci auguriamo coinvolga al più presto tutti gli artisti e gli intellettuali di questa città».

qualche progetto di sviluppo economico anche diverso dall'automobile. Ma il timore del governo è che bocciando il piano - così come andrebbe fatto - si rischierebbe che sia General Motors, sia le banche, possano «mollare» la Fiat.

Mentre il governo pensa, arriva la notizia che l'agenzia di rating Moody's ha posto sotto osservazione il rating Fiat Baa3 a lungo termine e Prime-3 a breve, in vista di un possibile declassamento (declassamento della credibilità finanziaria dell'azienda). Lo annuncia la Moody's in una nota, in cui si precisa che nel processo di revisione verrà studiata anche la probabilità di esercizio dell'opzione di vendita a General Motors di Fiat Auto valutandone l'impatto.

Un'altra spia che indica che non ci sarebbe altro tempo da perdere. È quanto chiedono Cgil, Cisl e Uil che la Fiat è riuscita a ricompattare. I sindacati con-

L'Alfa chiude e Milano ha perso la borghesia

Gli imprenditori, illuminati e meno, restano in silenzio. Le banche licenziano e anche la moda non brilla più

Oreste Pivetta

Ai tremila di Arese il sindaco Albertini aveva proposto un lavoro precario da vigilante del traffico. Ai tremila di Banca Intesa, esuberanti d'altra categoria, non ha ancora promesso nulla. Se scompare l'industria classica, il terziario non sta meglio. Milano è in sofferenza, anche se continuano a riconoscerle alcuni primati. È dell'altro ieri quello della via più cara d'Italia: via Montenapoleone, una tessera fondamentale della «Milano da bere». Cercando con curiosità si potrebbe probabilmente rintracciare tra le maglie della periferia anche la strada più povera d'Italia. Una di queste oltre che anonima è anche invisibile: bisogna sporgersi dal finestrino di un treno che transita lungo la Milano-Torino per scorgere, incastrata tra i muri di cinta di alcuni depositi e la massicciata in pendenza della ferrovia; il primo segnale sono i panni messi ad asciugare, persino lenzuola candide, guardando meglio si capisce che in quella specie di solco s'alzano cartoni e lamiere, chiusi in alto da un loro tettuccio, contro il solido cemento dei murettili.

Milano è povera. Sembra un paradosso, ma è sempre più povera. Ci sono almeno cinquemila persone che non hanno di che vivere, né un tetto, né un piatto di cibo. Ce ne sono trentamila che riescono a procurarsi un tetto e un piatto ma



Le certezze milanesi svaniscono, Albertini è nascosto, rimane la solidarietà del cardinale Tettamanzi

”

niente di più, altre cinquantamila con redditi al di sotto della soglia della povertà ufficiale (circa trecento euro al mese pro capite) e via risalendo, ma di poco. Se si sommano cifre che non sono certe, ma che sono attendibili (tra il numero dei pasti quotidianamente forniti dalla

Caritas Ambrosiana e il numero di quanti si rivolgono all'assistenza comunale, tra le stime dell'immigrazione clandestina e i tassi di semi-occupazione), si può scoprire che un quarto della popolazione milanese (un milione e trecentomila abitanti) si divide tra chi già sta malissimo e chi rischia di stare male.

Arese che smobilita, BancaIntesa che licenzia, via Montenapoleone, Armani, Prada, il Corriere della Sera contro, Mediaset, Edison passata agli Agnelli, la Rinascente in vendita, Formigoni, le ambizioni di Ligresti, i poveri, gli immigrati, che saranno tra breve più di duecentomila: dove cercare Milano, la sua identità, il suo avvenire, persino le sue «classi»? come immaginare la sua geografia così frammentata di lavori, di culture, di razze?

Alcuni tratti del suo avvenire si possono dedurre dai progetti (ad esempio le linee quattro e cinque della metropolitana) e dai lavori in corso (quartieri residenziali sulle aree dismesse, ex Om ed ex Maserati, ad esempio, il passante ferroviario, il più lento passante ferroviario del mondo...). Ma l'identità di oggi e di domani sfugge. Un contenitore, una city users, come la definisce il sociologo Giampiero Martinotti, legando all'idea di città e del suo dinamismo quella di un consumo abbastanza indifferente. Ma in questo modo si relegano in soffitta le classificazioni tradizionali: quella industriale da una infinità di tempo (mal-

grado le conseguenze che sopravvivono alle trasformazioni materiali: e la povertà ne è una manifestazione), quella terziaria con ambiguità e contraddizioni. La fine dell'industria ha scardinato la struttura sociale e il mercato del lavoro, emarginando la componente più fragile, gli operai di scarsa professionalità. Il nuovo terziario avrà esaltato la creatività milanese nel campo della moda e del design, si sarà ingigantito di partite iva, ma ha lasciato sul terreno sistemi di potere che parevano esaltanti e iniziative che parevano entusiasmanti. Basterebbe pensare che il primo sciopero delle tute arancioni, i nuovi operai di internet, è capitato proprio in questa presunta capitale del terziario nazionale. La crisi della Borsa ha spento alla svelta l'onda d'entusiasmo per la nuova economia. Il libero mercato, contro quanto sempre professato dal sindaco Albertini e dai suoi sostenitori di Forza Italia, non ha regalato il miracolo di belle e grandi novità. Il meglio che la città possa offrire viene ancora dal «pubblico» (nel senso proprio di statale): l'università che ha «pagato» il recupero di grandi aree dismesse (la Bicocca alla Pirelli e la Bovisa) con i suoi cinquantamila iscritti e la medicina (l'eccellenza medica, non proprio la sanità regionale voluta da Formigoni in chiave sempre più privata).

Se si tenta la mappa dei poteri, la confusione è tanta. Una volta erano Pirelli e la Falck, il Comune, la

Fiera e la Camera di Commercio. Poi sono arrivati i momenti d'oro di Mediobanca e la lunga mano di Agnelli. La generazione berlusconiana ha tentato l'assalto, ma con risultati deludenti, se non negli esiti elettorali. Salvatore Ligresti ha provato la scalata al Corriere della Sera, Romiti è rimasto al suo posto, Ligresti è stato costretto a rinfrescare la sua vocazione di «palazzinaro», mestiere sicuro e redditizio. La crisi della Fiat riapre molte porte: la questione Arese sembra ai margini, tappa di un declino inevitabile secondo alcuni, episodio scontato di una scena che da tempo non prevede la grande industria a Milano, una scena che non prevede operai e ciminiere, ma che ha scassato anche la borghesia cittadina, quella illuminata che faceva impresa e cultura e che aveva saputo disegnare strade e quartieri.

La politica, senza assoluzioni, naviga nelle difficoltà di un cambiamento che all'inizio ha tentato di guidare, senza riuscirci, e che alla fine ha solo subito. Il dramma della città è anche nella mancanza di una idea di città, attorno alla quale costruire un destino e prima ancora un'ambizione. Quale sia il suo genio luci nessuno sa immaginare. L'amministrazione Albertini s'è affidata alla prudenza dei passi corti, tradita dall'impoliticità del suo sindaco che odia la politica, più ascoltata quando al governo nazionale era il centro sinistra. Il referente di Roma è Formigoni, che ama invece la



Gli Agnelli tengono il Corriere della Sera, conquistano la Edison ma abbandonano Arese e vendono la Rinascente

”

politica quanto il potere, che sa destreggiarsi, ma porta a casa poco. Così i conti non tornano e potrebbe andare peggio, perché le capacità di attrazione di una città inquinata, ingorgata, sostanzialmente brutta, la città più cara d'Italia, svaniscono di giorno in giorno. Lo dicono i dati

sulla popolazione residente, che diminuisce a vantaggio dei comuni «più umani» della provincia. Ma la gente che se ne va è il preludio di altre partenze, perché Milano non ha valore aggiunto da offrire e anche la moda o il design hanno bisogno di una miglior qualità ambientale, ad esempio di infrastrutture per una accessibilità più efficace.

Alberto Martinelli, professore universitario e politico impegnato, dice che è presto per parlare di declino inarrestabile, ma che appunto servirebbe una strategia che nessuno sa dare perché probabilmente nessuno sa più capire il genio di questa città. Emanuele Fiano, capogruppo dei Ds a Palazzo Marino, usa una parola dura per tratteggiare il carattere: individualismo. Che significa divisione, parcellizzazione, egoismo. Semplice: nella misura in cui si sono cancellate le grandi concentrazioni operaie ma anche in cui si chiude un ambulatorio di strada, luogo di aggregazione in un quartiere, si smarrisce il senso della comunità e dei suoi interessi. La politica di Formigoni in campo sanitario e scolastico è esemplare: pagare un obolo perché ciascuno vada dove vuole, ma soprattutto si arrangi come può.

Davanti alla crisi di Arese, il nuovo cardinale, Dionigi Tettamanzi, ha reclamato la solidarietà e il senso di una comune visione, persino di una comune lotta. Il cardinale al fianco dei sindacati. Nessun Ligresti in vista.